This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Ger
2172
10.131

HARVARD
UNIVERSITY
LIBRARY

Digitized by Google

Ger 2172.10.131

№ 6292

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

131

Denkschrift

über die Bildung

einer

Deutschen Kriegsflotte.

Vom Marine-Ausschuß der Bundesversammlung

als Manuscript veröffentlicht.

Germany — Bundesversammlung

Frankfurt a. M.

gedruckt in der Bundesdruckerei.

(Benjamin Krebs.)

1848.

Digitized by Google

Ger 2172.10.131

HARVARD COLLEGE LIBRARY
JUL 28 1906
HOHENZOLLERN COLLECTION
FROM THE COOLIDGE

Digitized by Google

Lebhafter als je empfindet ganz Deutschland in diesem Augenblick den Mangel einer eigenen Seemacht. Denn obschon sein siegreiches Heer bis an den Belt unaufhaltsam vorgedrungen ist, so steht es dennoch nicht in seiner Macht, denselben zu überschreiten. Der geschlagene Gegner hat sich auf die nahe gelegene Insel Alsen — ein deutsches Eiland — zurückgezogen, um unter dem Schutze einiger wenigen Kriegsfahrzeuge seinen Truppen Ruhe zu gönnen oder neue Kräfte zu sammeln — und wir können ihm dort nicht beikommen. In dieser Stellung ist er für uns unangreifbar, so lange er dieselbe behaupten will und seine Seestreitkräfte ihm beistehen.

Während ferner der Feind die Mittel besitzt, sich frei nach allen Richtungen hin zu bewegen, sind uns, mit Ausnahme eines Einfalls in Jütland, die Hände gebunden. Ja noch mehr, mit ein paar einzelnen Kreuzern blockirt der Däne unsere ausgedehnten Küsten, und es gelingt ihm, unserm blühenden Handel die empfindlichsten Wunden zu schlagen. Wir können es nicht hindern, nein, wir vermögen nicht einmal jene dänischen Kriegsschiffe, die sich das Recht anmaßen, als freie Gebieter auf unsern Rheden zu schalten, nur einen Augenblick aus ihrer Gemächlichkeit aufzustören.

Und das muß sich Deutschland — das einige Deutschland — ruhig gefallen lassen, gerade in dem großen Augenblick, wo es nach langer Zeit sich zum erstenmal wieder

Digitized by Google

als ein Ganzes, als eine Macht von 40 Millionen fühlt! Doch das Vaterland erkennt das Drückende seiner Lage, es begehrt um so mehr schleunige Abhülfe, als es nach diesen Vorgängen sicher ahndet, wie viel peinlicher dereinst seine Stellung leicht einer der großen Seemächte gegenüber werden könnte, einer Macht, vor der die deutschen Schiffe selbst in den eigenen Häfen nicht einmal sicher seyn würden, einer Flotte, die unsere Küsten mit Landungen in einem weit großartigeren Style bedrohen könnten, als dieß unser gegenwärtiger Feind im Stande seyn möchte.

Das einige Deutschland will aber die Integrität seiner Länder kräftig geschützt, seine Flagge geachtet, seinen Handel wieder blühend sehen und künftighin auch auf dem Meere etwas gelten.

Die gesammte Nation begehrt daher einstimmig eine deutsche Kriegsmarine; denn deutsch, ganz deutsch muß sie seyn — eine ächte Repräsentantin der wiedergebornen Einheit des Vaterlandes — das fühlt wohl jeder von uns, der es mit der neuen Schöpfung redlich meint; und das ist mithin als leitender Grundsatz obenan zu stellen.

Weniger Uebereinstimmung der Ansichten dürften wir dagegen antreffen, wo es sich um die auf die Seemacht zu verwendenden Geldmittel und um die Zusammensetzung der Seestreitkräfte handelt. Beides richtet sich natürlich vor allem nach dem Zweck, den man zu erreichen denkt; doch gerade über diesen Punct werden die Ansichten am meisten auseinander gehen. Wir aber halten uns nicht befugt, hierin der später festzustellenden Gesammtmeinung der Nation vorzugreifen, machen es uns vielmehr zur Aufgabe — ohne selbst eine eigene Meinung bestimmt auszusprechen — möglichst jede in sich haltbare Ansicht zu berücksichtigen.

Im Allgemeinen lassen sich alle diese verschiedenen

Digitized by Google

Wünsche in folgende drei Hauptrubriken bringen. Man verlangt entweder:

1) eine Kriegsmarine zur rein defensiven Küstenvertheidigung,
2) eine solche zur offensiven Vertheidigung und zum nothwendigsten Schutze des Handels,

oder

3) eine selbstständige Seemacht.

Wir werden diese drei Fälle in aller Kürze nach einander durchgehen und für einen jeden derselben uns die Vorschläge in flüchtigen Umrissen hinzustellen erlauben, welche unserem besten Wissen nach dem angenommenen Zwecke am meisten entsprechen dürften.

A. Vertheidigung der Küsten.

Die deutsche Nordseeküste wird in ihrer ganzen Ausdehnung von dem Wattengürtel begleitet, der, größtentheils von einer einfachen Reihe kleiner Eilande nach der Seeseite gesäumt, sich von Horns-Riff in Jütland bis zum Texel erstreckt. Die Mündungen der Ems, der Jahde, der Weser und der Elbe bilden tiefe Durchfahrten durch diese Bänke und Inseln; und zwar können nach den mir bekannten Aufnahmen Linienschiffe in die Emsmündung einlaufen (durch das Riffgat), an Borkum vorbei bis nach der Holländischen Stadt Delfzyl, die auf der Westseite des Dollart Emden gegenüber liegt; ferner wie es scheint auch in die Jahde bis zur Höhe von Heppens; ferner die Elbe hinauf bis ober-

Digitized by Google

halb Cuxhaven, und mit der Fluth sogar bis Glückstadt und bis an die davorliegende Insel Krautsand. Die Weser scheint dagegen nur auf der Westseite ihrer Mündung und zwar bis zum Federwerder Hafen eine ähnliche Tiefe zu haben, während auf der Ostseite Fregatten selbst mit der Fluth schwerlich*) bis Bremerhaven gelangen können. Die Eider und der Heverstrom sind durch eine weit vorliegende Barre größeren Schiffen weniger zugänglich; für kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrzeuge) aber ist die Eider von großer Wichtigkeit, weil sie durch den Kieler Canal mit der Ostsee in Verbindung steht. Der zur Aufnahme der größten

*) Es ist jedoch aufmerksam darauf gemacht worden, daß anzustellende Untersuchungen wahrscheinlich ein entgegengesetztes Resultat ergeben dürften. — Das Hauptfahrwasser der Weser hat sich nämlich seit einer Reihe von Jahren wesentlich verändert und erstreckt sich jetzt nicht an der westlichen, sondern an der östlichen Seite des Flusses, wo diese Richtung dergestalt Bestand gewonnen, daß darauf bereits im Jahre 1827 der Bau des großen Seehafens zu Bremerhaven, des einzigen durch Fächerschleusen geschlossenen Docks, welches Deutschland bis dahin besitzt, unternommen werden konnte. — An den Küsten der Nordsee sind bei Frostwetter östliche und nördliche Winde vorherrschend, welche das Eis nach der Westküste des Flusses treiben und die Rhede von Bremerhaven von demselben befreien, so daß die Communication mit diesem Hafen seewärts in der Regel gar nicht unterbrochen wird. — Dadurch wurde auch die Amerikanische Regierung bestimmt, für die von Newyork unternommene directe Dampfschifffahrtsverbindung mit Deutschland nicht die Elbe und das an der Westseite derselben belegene Cuxhaven, sondern die Weser und das an deren Ostseite befindliche Bremerhaven zum Endpuncte zu wählen, — wobei vorausgesetzt ward, daß daselbst für einen sicheren Liegeplatz von Dampfschiffen der größten Dimensionen Sorge getragen werde. Dadurch ist das Bremische Unternehmen der Anlage eines zweiten noch nördlicher belegenen, jetzt im Bau begriffenen Docks zu Bremerhaven und der dazu erforderlichen Molen veranlaßt, dessen Schleuse eine Breite von 76 Fuß erhält, und da das Fahrwasser bei der Fluthzeit hier 24 bis 25 Fuß tief ist, auch zur Aufnahme größerer Kriegsschiffe geeignet erscheint. Das Bassin wird in großartigen Dimensionen angelegt und der Platz ist so gewählt, daß künftigen Erweiterungen desselben nichts im Wege steht.

Digitized by Google

Flotte wohlgeeignete Kieler Hafen öffnet sich unter den Kanonen von Friedrichsort gegen das durch die Küsten von Schleswig und Holstein und die davor liegenden dänischen Inseln gebildete Bassin, in welches beide Belte von Norden her münden, während es im Osten durch die Insel Fehmern von der nebenliegenden Lübecker Bucht getrennt wird.

Die tiefen Einbuchtungen der schleswig'schen Küste bei Eckernförde, Flensburg und Apenrade, in die selbst Linienschiffe einsegeln könnten, haben, von der dänischen Seemacht richtig benutzt, im Anfange des gegenwärtigen Feldzuges ihre Wichtigkeit hinlänglich bekundet. Der Lübecker Golf hat unter seinen Rheden vor Allem den mindestens für Fregatten vortrefflich geeigneten Ankerplatz zwischen der Insel Poel bei Wismar und dem Festlande aufzuweisen. Auch die Rhede von Rostock ist des Namens werth, da hier einst die brittische Flotte unter Lord Nelson längere Zeit vor Anker lag.

Zwischen Möen und dem Dars in das breitere Wasser der Ostsee eintretend, gelangen wir zu dem von vielen, zum Theil recht guten Ankerplätzen umgebenen Rügen. Durch Sandbänke, die nur schmale, für kleinere 8 bis 10 Fuß tiefgehende Fahrzeuge geeignete Einfahrten durchschneiden, schließt sich diese Insel im Westen an Zingst und im Südosten an die Inseln Usedom und Wollin an. Hinter dieser zusammenhängenden Kette von Eilanden und Bänken läuft ein inneres Fahrwasser von der Stadt Ribnitz in Mecklenburg am Saaler-See bis in's pommer'sche Haff fort, das durchgehends für 5 bis 6 Fuß tiefgehende Fahrzeuge geeignet ist. Von den drei Odermündungen bietet die mittlere bis Swinemünde hinauf für Fregatten hinlängliche Tiefe dar; auch gehört die davorliegende Rhede zu den besseren der pommer'schen Küste, die von hier bis Hela wohl als der

Digitized by Google

unwirthbarste Strich der deutschen Gestade betrachtet werden kann. Am Eingange in die große Danziger-Bucht gewährt dagegen das Putziger Wiek einen der sichersten und bequemsten Ankerplätze an der Südküste der Ostsee, der die größte Flotte aufnehmen kann. Doch nicht allein hier, sondern überall in dem weiten Golf ist guter Ankergrund, namentlich näher an Danzig, bis wo die Halbinsel Hela noch gegen den Seewind schützt. — Leider ist die Provinz Preußen arm an guten Häfen, denn der von Weichselmünde hat gegenwärtig nur 16 bis 17 Fuß, während der Pillauer und der Memeler noch seichter sind. Beide Orte liegen an der Mündung eines jener beiden langgestreckten, mit der Küste parallel laufenden Binnengewässer, das frische und das curische Haff genannt.

Von den Küstenverhältnissen des adriatischen Meeres ist hier zwar vorläufig gänzlich abgesehen worden, doch sey uns im Vorbeigehen nur die eine Bemerkung gestattet, daß es für das einige Deutschland von hoher Wichtigkeit seyn dürfte, wenn ihm der treffliche östreichische Kriegshafen von Pola, an der Südspitze Istrien's, zufiele, da Hafen und Rhede von Triest dermaleinst, abgesehen von den merkantilischen Vortheilen einer deutschen Seemacht, schwerlich den Verlust Pola's ersetzen könnten *). —

Wir kehren zum deutschen Norden zurück, um der Frage der Küstenvertheidigung näher zu treten.

Mit Strandbatterieen allein würde der Zweck nicht überall zu erreichen seyn; selbst bei engeren Einfahrten müßten, um dem Feinde das Einlaufen unzugänglich zu machen,

*) Die Eisenbahn-Verbindungen zwischen dem Adriatischen Meere und der Ost- und Nordsee, würde die Sendung von Matrosen, Vorräthen u. s. w. von einem Meere zum andern in wenigen Tagen möglich machen; gewiß ein wichtiger Umstand für eine zukünftige deutsche Kriegsmarine!

Digitized by Google

Ketten vorgezogen, Schiffe versenkt, oder Blockschiffe, d. h. schwer armirte Kauffahrer quer vor in's Fahrwasser gelegt werden. Breitere Einfahrten sind aber auch auf diese Weise nicht zu verschließen; sie bedürfen einer beweglichen Vertheidigung. Diesem Zweck dürften an Deutschland's Küsten namentlich Kanonenböte in Verbindung mit Bugsir-Dampfböten entsprechen.

Bei den vielen Bänken und dem oft schweren Seegange erscheinen für die Nordseeküste die holländischen Jaffelkanonenböte (des großen Modells) vorzugsweise geeignet, während für die Ostseegestade Ruderkanonenböte (Kanonenschaluppen und Kanonenjollen) den Vorzug verdienen. Schweden, Rußland und Dänemark besitzen bekanntlich zahlreiche Ruderflottillen (Skärenflotten), die ihnen sowohl in dem stillen Wasser an den Küsten von Schleswig-Holstein, als auch in den pommer'schen und preußischen Binnengewässern von entschiedenem Nutzen seyn dürften. Wir brauchen daher eine ähnliche Waffe, und zwar namentlich die Ruderkanonenböte größerer Art (Kanonenschaluppen), da die Schweden und vor Allem die Russen nur diese Gattung über See zu uns hinüber senden können. Vor Allem dürften uns diese Fahrzeuge in den Stand setzen, die inneren Fahrwasser zu behaupten, auf diese Weise die russische Flotte von ihrer Armee zu isoliren und so die mannigfache Unterstützung, die die See- der Landmacht gewähren könnte, zu verhindern. Beispielsweise erinnern wir hier nur an die Möglichkeit einer größern Landung auf Rügen. Dort würde ein ganzes Armeecorps sich festsetzen können, um durch eine kräftige Offensiv-Demonstration gegen Flanke und Rücken der deutschen Armee diese vielleicht zum früheren Aufgeben der Oderlinie zu veranlassen. Und wer will es leugnen, daß Rußland im Stande ist, uns auf seiner

Digitized by Google

baltischen Flotte mit einem Male 30,000 Mann auf den Leib zu schicken? —

Wollten wir uns aber auch nur mit den Dänen in Bezug auf die Zahl der Böte gleichstellen, so wären mindestens 80 mit einer 25pfündigen Bombenkanone und einem 24 Pfünder bewaffnete Kanonenschaluppen nothwendig, – eine Anzahl, die gewiß nicht zu hoch angenommen ist, wenn wir bedenken, daß es Rußland, das 200 Kanonenschaluppen und 50 Kanonenjollen besitzt, ein leichtes seyn würde, selbst eine Flottille von mehr als 100 Kanonenschaluppen in einem Kriege gegen uns auf einem Flecke zu vereinigen. — Kanonenjollen könnten ebenfalls, doch vorzugsweise nur in den Haffs ersprießliche Dienste leisten. Dabei versteht es sich von selbst, daß sowohl diese Jollen als die Jaffelkanonenböte in der Nordsee, um wahrhaft nützlich zu seyn, gleichfalls 25pfündige Bombenkanonen tragen müßten, und wäre die Zahl der letztgenannten Fahrzeuge dem Etat der holländischen Jaffelböte des großen Modells — die kleineren kommen hier nicht in Betracht, da sie nicht über See gehen können — ungefähr gleich zu setzen, so daß etwa 40 solcher Böte genügen und, durch den Eidercanal in die Ostsee gesendet, auch der Ruderflottille eine hinlängliche Unterstützung gewähren dürften. Die Dampfböte, welche zum Schleppen dieser Fahrzeuge nöthig sind, könnten aus der Handelsmarine gegen Entschädigung entnommen werd

Die deutsche Flottille würde sonach im Minimum stehen aus:

40 Jaffelkanonenböten und
80 Kanonenschaluppen,

wozu nach Umständen noch eine Anzahl Kanonenjollen hinzutreten würden.

Digitized by Google

B. Eine Kriegsmarine zur offensiven Vertheidigung und zum nothwendigsten Schutze des Handels.

Nachdem wir uns bisher nur mit den rein defensiven Vertheidigungsmitteln beschäftigt haben, gehen wir jetzt zu den nothwendigsten Maßnahmen über, die für eine mehr offensive Vertheidigung unserer Küsten und zum Schutze des Handels erforderlich sind.

Wir brauchen leider nicht lange nach einem Anknüpfungspuncte zu suchen, um unsere Ansichten hierüber zu entwickeln, und nur zu fragen: womit würden wir die dänischen Kreuzer vor unseren Häfen am leichtesten vertreiben? — Ein Anfall mit Böten auf dieselben, um sie zu entern, verspricht wenig Erfolg, man kann im Gegentheil nur darauf rechnen, ihnen mit Geschützfeuer, und zwar aus bedeutend überlegenem Caliber, erheblichen Schaden zuzufügen.

Kanonenböte — namentlich Ruderkanonenböte — wären mithin dazu wohlgeeignet, indem sie nicht allein sehr schwer armirt sind, sondern auch bei Windstille jedem Segelschiffe gegenüber den wichtigen Vortheil der freieren Bewegung besitzen; dennoch könnte der Feind bei dem leisesten Luftzuge sich ihnen leicht entziehen, ohne daß sie ihm zu folgen vermöchten.

Wollte man nun diesem Uebelstande abhelfen und in Ermangelung ordentlicher Kriegsschiffe Kauffahrer armiren, um damit angriffsweise zu verfahren, so würde sich dieß bei ihrem, zu dergleichen Unternehmungen meist ungeeigneten Bau schwer durchführen lassen, indem sie nament-

Digitized by Google

lich selten in einer Haupteigenschaft — im Segeln — mit den regulären Kreuzern Strich zu halten pflegen.

Hiergegen läßt sich allerdings anführen, daß die Griechen mit einer solchen improvisirten Kriegsmarine einst große Dinge leisteten; — aber gegen wen? Gegen die Türken, die ihre großen Schiffe nicht zu regieren verstanden; eine tüchtige Seemacht jedoch, wie die dänische, würde sich wohl sehr wenig aus einem so organisirten Feinde machen. — Es gibt mithin, unserer Ansicht nach, nur ein Hauptmittel gegen die Blokade der deutschen Häfen, nämlich eben so schwer armirte als schnelle Dampfschiffe, die, wenn sie in gehöriger Zahl über die feindlichen Kreuzer herfallen, demselben das Halten der Küste bedeutend erschweren würden. Kanonenböte können zwar unter Umständen auch dabei mitwirken, doch würden sie immer nur eine untergeordnete Stelle im Vergleich zu den Dampfern spielen und die letztgenannten die Waffe seyn, deren jetzt bei ihrem vielseitigen Nutzen Deutschland vor allen Dingen bedarf. Und dieß um so mehr, da das Dampfschiff, nachdem es die Blokade durchbrochen, sich so lange frei nach allen Richtungen hin zu bewegen vermag, als es auf keinen stärkeren und schnelleren feindlichen Dampfer trifft. Doch auch selbst in diesem Falle kann es noch durch geschickte Manöver der Gefahr entgehen. Bei seiner Schnelligkeit ist es ferner zum Aviso, zum Aufklären des Feindes wie geschaffen; auch wird ein einzelner Dampfkreuzer unter günstigen Umständen selbst eine Fregatte mit Erfolg angreifen, dem feindlichen Handel die empfindlichsten Wunden schlagen und trotz der Wachsamkeit des Feindes Nachrichten nach befreundeten Häfen oder an alliirte Geschwader zu überbringen im Stande seyn. Daher würde denn auch ein Dampfschiff, einer solchen, mit unserer Landmacht cooperirenden Flotte beigegeben, unseren Ar-

Digitized by Google

meen unter mannigfachen Umständen, großen Nutzen gewähren.

Wenn dieß Alles nun schon ein einzelner Dampfer vermag, wieviel mehr läßt sich da nicht von einem ganzen Geschwader solcher Fahrzeuge erwarten. Man rechnet nämlich im Gefecht gern auf ein feindliches Linienschiff oder auf eine Fregatte, zwei Dampfer, die sich gegenseitig unterstützen, woraus selbstredend folgt, wenn gleich die Taktik der Dampfschiffe noch nicht erfahrungsmäßig feststeht, daß die Zahl dieser Fahrzeuge für eine Marine durchaus nicht gleichgültig ist. Und dieß um so weniger, als der Kampf der Dampfschiffe — man gestatte mir diesen Vergleich mit dem Landkriege — gewissermaßen den hartnäckigen Charakter des Tirailleurgefechtes — das hier statt mit Flintenfeuer mit Bombenkanonen geführt wird — mit dem harcelirenden Charakter der Kosakenangriffe verbindet. —

Die Dampfschiffe werden die Seeschlachten der Neuzeit einleiten; sie werden nach errungenem Siege den Feind verfolgen, dagegen im eigentlichen Entscheidungskampfe nur als untergeordnete Hülfswaffe auftreten. In aufgelösten Schwärmen fallen sie über die Segelflotte des Feindes oder nur über einen Theil derselben her, um durch ihr wohlgezieltes in großer Entfernung abgegebenes Feuer die Schiffe des Gegners möglichst kampfunfähig zu machen und ihre Bemannung zu erschöpfen, damit sie dem durch die Linienschiffe geführten Entscheidungskampfe um so leichter erliegen.

Doch auch selbst jetzt können sie nicht unwichtige Dienste leisten: sie sind, wo es Noth thut, den Linienschiffen behülflich, ihren Platz in der Linie einzunehmen, sie tauen die entmasteten, zerschossenen oder sinkenden Schiffe aus dem Feuer, oder holen Verstärkungen heran. Sobald endlich die Kraft des Feindes völlig gebrochen, eilen die Dampfer,

Digitized by Google

von der meist durch die anhaltende Kanonade herbeigeführten Windstille begünstigt, den Sieg zu benutzen und durch ihre kräftige Verfolgung dem Werke die Krone aufzusetzen. Stunden- ja tagelang hängen diese Kosaken des Meeres an den Fersen der feindlichen Flotte, gönnen ihr weder Ruh noch Rast, machen jede Herstellung der Ordnung unmöglich, und, wo sie noch Widerstand finden, überwinden sie ihn leicht durch die schweren Bomben, mit welchen sie den hülflosen Feind überschütten. — Dieß sind die Dienste der Dampfschiffe während und nach der Schlacht.

Aus dem Gesagten scheint uns zu folgen, daß ein kräftiges Dampfschiffsgeschwader jeder befreundeten Flotte ein willkommener Alliirter seyn wird, und daß Dampfschiffe jeder Seemacht unentbehrlich sind.

Gewiß triftige Gründe für Deutschland, an die Anschaffung von Dampfern zu denken. Ein geschlossenes Geschwader solcher Fahrzeuge würde in unseren engen Meeren in wenigen Tagen überall seyn; es würde sich nicht scheuen, selbst unter günstigen Umständen, einen überlegenen Gegner anzufallen, die Verbindungen des Feindes bedrohen, seinen Handel vernichten, den unsern dagegen in vielen Fällen kräftig schützen — denn auf kürzere Strecken sind Dampfschiffe gewiß am meisten geeignet, Convoyen zu decken; — ferner würden die Dampfer zum Truppentransport und zu Landungen dienen und endlich auch noch gegen die Scheerenflotten des baltischen Meeres gewiß in vielen Fällen ihre Brauchbarkeit bewähren. — Im Frieden würden diese Kriegs-Dampfschiffe theils den Gesandtschaften, theils den eigenen Stationen beigegeben, theils zum Packetdienst verwendet werden können. Doch ist hierbei ein Umstand wohl zu beachten, daß nämlich zwei bis drei Monate erfordert werden, um ein solches Fahrzeug im Fall eines plötzlich

Digitized by Google

eintretenden Krieges wieder in ein Kriegsschiff umzuwandeln. Da nun aber oft im Anfange eines Krieges die Dampfkreuzer vom entschiedensten Nutzen sind, so darf man, um dem Mangel an solchen Fahrzeugen im wichtigen Augenblick vorzubeugen, die Dampfpackets nur als eine disponible Reserve veranschlagen, die später die Reihen der Dampfflotte zu verstärken berufen ist. Selbst diese Packets müssen schon von vorn herein zum Kriegszweck gebaut seyn, sonst tragen sie die schweren Geschütze nicht. Ein Dampfschiff aber, das nicht wenigstens eine oder mehrere Bombenkanonen mindestens von 25pfündigem (8zölligem) Kaliber führt, kommt schon um deßwillen für den Zweck des Schlagens nicht mehr in Betracht, weil jetzt bereits die Linienschiffe und Fregatten mit einigen Geschützen dieser Gattung versehen sind.

Die Dampfschiffe, die wir für unseren Zweck am geeignetsten halten, sind die Dampffregatten und Dampfcorvetten der englischen Marine von 850 bis 1300 Tonnen, und 350 bis 560 Pferdekraft, da sie uns hinlänglich schwer armirt scheinen und 1000 bis 1500 Mann Truppen aufnehmen können; auch glauben wir, daß der Nutzen der noch größeren Dampfschiffe für Deutschland mit ihren Kosten nicht im richtigen Verhältniß stehen würde. Dagegen sehen wir hier um so mehr davon ab, ob diese Dampfer Räder- oder Schraubenschiffe seyn sollen; einmal, weil dieß für den Kostenpunct ziemlich auf eins hinausläuft, und zweitens, weil diese Frage im gegenwärtigen Augenblick, wo selbst in England die ersten Versuche im Großen angestellt werden, ohne daß bis jetzt ein bestimmtes Resultate bekannt geworden ist, sehr schwer zu beantworten seyn würde.

Allerdings haben die Schraubenschiffe den Vortheil des Seegelns, der Sicherung der bewegenden Kraft und der schwereren Armirung vor den Räderschiffen voraus, doch

Digitized by Google

bleibt diesen bis jetzt noch der unbestrittene Vorzug der größeren Schnelligkeit als Dampfschiff.

Was nun die geringste Zahl der Dampfkreuzer für unsern Zweck anbelangt, so scheinen etwa 12 eben zu genügen. Ein Geschwader von 8 bis 10 Dampfern besitzt nämlich unserer Ansicht nach schon eine gewisse Angriffsfähigkeit. Da nun aber ein Paar derselben vielleicht grade in dem Augenblick des Gebrauchs als nicht disponibel betrachtet, oder wohl gar als durch den Sund von den übrigen getrennt gedacht werden könnten, so würde sich die Zahl 12 als das Minimum herausstellen.

Uebrigens würde Deutschland schon durch dieses kleine Dampfgeschwader das Mittel besitzen, 10,000 Mann mit Leichtigkeit, z. B. nach Schweden oder nach den dänischen Inseln hinüber zu senden: ein Umstand, der uns im gegenwärtigen Kriege wahrlich sehr zu statten hätte kommen können.

Doch genug von den Vortheilen der Dampfer, — jetzt zu ihren Nachtheilen!

Wir haben bisher nur den einen Uebelstand bei den Dampfern angeführt, daß sie theils vermöge ihres Baues, der ihnen nicht gestattet, eine den Segelschiffen völlig gleiche Batterie an den Seiten zu tragen, theils wegen der Verwundbarkeit ihrer Maschinen sich nicht zum Entscheidungskampfe, zum Nahgefecht, und mithin ebensowenig zum Zerstören von künstlichen Deckungsmitteln, Strandbatterieen, Forts, u. s. w. eignen; es bleibt uns jetzt noch übrig, an ihre Abhängigkeit von dem Brennmaterial zu erinnern. Auf kurzen Reisen, an den Küsten, in der Nord- und Ostsee, im mittelländischen und adriatischen Meere kommt dieß wegen der Leichtigkeit, den Kohlenbedarf zu sichern, nicht in Betracht; ganz anders stellt es sich aber bei großen Ueber-

Digitized by Google

fahrten und namentlich bei längeren Blokaden, ferner z. B. transatlantischer Küsten heraus. Hierzu taugen die Dampfschiffe nicht; ebensowenig zum Convoyiren des Handels nach solchen entlegenen Häfen hin.

Deutschlands Handel bedarf aber auch dort des Schutzes in Krieg und Frieden, mithin muß seine Marine durch geeignete Segelschiffe auch diesem Bedürfniß abhelfen.

Für eine Macht, in deren Absicht es nicht liegt, rangirte Seeschlachten zu liefern, die keine Colonieen besitzt, wo jedes Linienschiff mindestens drei in Europa aufwiegt, auch keine Engpässe (gleich Dänemark) zu vertheidigen hat, welche von Linienschiffen forcirt werden können, aber dennoch ihren Handel im Frieden, in Neutralitätsfällen, selbst gegen kleinere Seemächte im Kriege zu schützen gesonnen ist, thut wohl, sich mit dem Bau von Fregatten zu begnügen.

Wer aber nur wenig Fregatten baut, der baue sie dafür um so stärker und er wird gewiß Nutzen aus dieser kleinen Mehrausgabe ziehen. Die stärkste Fregatte aber ist die von 60 Kanonen, meist ein guter Segler, ein sicheres, dabei für lange Seereisen wohlgeeignetes Schiff; an Zahl der Kanonen und der Mannschaft jeder andern überlegen, wird sie, gut geführt und mit tüchtigen Seeleuten bemannt, es im Einzelgefecht mit jeder andern Fregatte aufnehmen und unter günstigen Umständen selbst einem Linienschiff, dem sie an Gewandheit und Handlichkeit überlegen zu seyn pflegt, wenigstens für kurze Zeit die Stirn bieten. Wir erinnern hier nur an die ruhmvollen Thaten der amerikanischen Fregatten und an die tapferen französischen Fregatten-Geschwader am Ende der Kaiserzeit, wo nach der verlornen Schlacht von Trafalgar Frankreich keine Flotte mehr besaß, um sie der unüberwindlichen britischen Seemacht entgegen zu setzen, sondern sich darauf beschränkt sah, während vieler

Digitized by Google

Jahre nur die genannten leichten Escadren auslaufen und den Ocean nach allen Richtungen durchfurchen zu lassen. Die Fregatte ist der ächte Typus des selbstständigen Kreuzers, des Streifers durch die Meere, das Ideal der Commandanten und der Liebling der Matrosen.

Ja so lange es keine Dampfer gab, war sie das vollkommenste Geschöpf der Schiffsbaukunst, das Auge der Flotte, wie sie Lord Nelson nannte, und das Schiff zur Verfolgung des Feindes, nach gewonnener Schlacht.

Noch bewahrt sie freilich den alten Ruf fern von den Küsten; doch nahe dem Lande vermag heute nur ein mit Dampfschiffen gemischtes Fregatten-Geschwader noch die alten Dienste zu leisten. Um nun aber den Fregatten ihre frühere Selbstständigkeit ganz wieder und ihnen einen Schutz gegen die feindlichen Dampfer zu geben, hat man bekanntlich in England bereits angetragen, ein Paar derselben versuchsweise mit Hülfsdampfmaschinen und der Archimedesschraube zu versehen.

So vortheilhaft indessen auch diese Erfindung seyn mag, so steht doch sehr zu besorgen, daß durch den Raum, welchen die Maschine erfordert, das Schiff verhindert werden wird, diejenige Quantität Lebensmittel und Wasser einzunehmen, deren es durchaus bedarf, um zu längeren Reisen geschickt zu seyn.

Da uns nun aber hauptsächlich der Zweck des langen Kreuzens zu der Annahme der Fregatte vermocht hat, so würden wir, bis jenes Problem völlig gelöst ist, nur einzelne wenige dieser Schiffe mit Schrauben versehen.

Nachdem wir jetzt die Gattung der Segelschiffe, deren unter der gegebenen Voraussetzung Deutschland bedarf, besprochen haben, bleibt uns nur noch übrig, ein Minimum zu suchen, unter das die Zahl der Fregatten nicht herab-

Digitized by Google

sinken darf, wenn die Ausgabe dem Vaterlande wirklich Nutzen bringen soll. — Wir glauben, es dürfen nicht weniger als 6 seyn. Denn gehen davon z. B. ein Paar in Reparatur begriffene ab, so bleiben immer noch 4, und dieß dürfte noch allenfalls genügen; sind aber alle dienstfähig, so verfügt man über 2 kleine Geschwader von 3 Fregatten, was einem in manchen Fällen zu statten kommen kann. —

Die Zahl von 6 Fregatten reicht ferner unbestritten hin, um, mit Ausnahme Nordamerika's, mit allen anderen Staaten der neuen Welt Krieg zu führen; denn keiner derselben kann uns mehr Streitkräfte entgegenstellen. Eben so würden wir unserer jungen Flagge in den chinesischen Gewässern diejenige Achtung nöthigenfalls erzwingen können, deren dort die anderen seefahrenden Nationen bereits genießen. Weniger selbstständig wären wir dagegen in den europäischen Meeren aufzutreten befähigt. Nur mit Sardinien, welches kein Linienschiff hat, würden wir völlig gleich stehen *); selbst gegen Neapel, Spanien, Portugal, deren Marine 2 bis 3 Linienschiffe und etwa 6, jedoch schwächere Fregatten zählt, würden wir uns vielleicht noch mit Vortheil schlagen, vielleicht sogar angriffsweise verfahren, so wie gegen Seemächte zweiten Ranges, gegen Holland, das 7 Linienschiffe, 16 Fregatten und 16 Dampfschiffe; Schweden, das 10 Linienschiffe und 8 Fregatten ꝛc., und Dänemark, das 6 Linienschiffe, 8 Fregatten und einige schwächere Dampfer besitzt, unsern Handel schützen und uns vertheidigen können. Auch wäre der Fall denkbar, daß es unserem Geschwader durch geschicktes Benutzen der Umstände gelänge, den Belt

*) Der Etat der Oestreichischen Marine, die auch kein Linienschiff zählt, beträgt gerade 6 Fregatten, doch ist er bis jetzt nicht erreicht worden.

Digitized by Google

oder den Sund zu passiren, jedoch wahrscheinlich ohne die Möglichkeit, einer Convoy hindurchzuhelfen.

Mit unserem, auf

6 Fregatten von 60 Kanonen,

12 Dampfcorvetten oder Dampffregatten von pplr. 850 bis 1300 Tonnen und 350 bis 560 Pferdekraft,

40 Jaffelkanonenböten,

80 Kanonenschaluppen,

einer Anzahl Kanonenjollen und gemietheter Bugsirdampfböte,

angenommenen Minimum einer Marine ist mithin, nach dem Gesagten und nach den angeführten Stärken der andern untergeordneten Marinen, nicht daran zu denken, eine selbstständige Rolle auf der See spielen zu wollen. Sie würde einer der großen Seemächte gegenüber nur eben hinreichen, die deutschen Küsten zu schützen, in diesem Falle aber ohne eine Allianz mit einer andern großen Seemacht zum Schutz unseres Handels viel zu schwach seyn. Selbst wenn wir im Interesse desselben dieses Minimum überschritten, was sich wohl motiviren ließe, ja wenn wir die Zahl der Fregatten und Dampfer verdoppelten, so würde Deutschland immer noch keine selbstständige Seemacht werden; dagegen reichen die schweren Fregatten und die großen Dampfschiffe völlig aus, um z. B. in einem Kriege gegen Frankreich, wo in der Nordsee und im Canal nur ähnliche feindliche Kräfte und Kaper zu erwarten sind, den deutschen Handel von Cuxhaven nach Coves zu geleiten. Dort würde er sich an die nach allen Welttheilen abgehenden großen englischen Convoyen anschließen, während einzelne unserer Fregatten sich den zur Bedeckung beigegebenen britischen Geschwadern anschließen und die Interessen der deutschen Schiffe, dem betreffenden Befehlshaber gegenüber, um so

Digitized by Google

kräftiger wahrnehmen könnten, als sie zugleich die Vertreter einer imposanten Landmacht darstellten, deren England vielleicht in einem solchen Augenblick, dem gemeinsamen Feinde gegenüber, sehr nothwendig bedürfen würde. — Wären, um noch ein anderes Beispiel anzuführen, Deutschland und England gegen Rußland verbündet, so würde unser kleines aber kräftiges Dampf-Geschwader dem Feinde in den dänischen Gewässern manchen Abbruch thun, ihn zur Detachirung eines Theils der, seiner baltischen Flotte so unentbehrlichen Dampfschiffe gegen uns nöthigen, um nicht alle seine Verbindungen bis zum finnischen Meerbusen freiwillig in unsere Hände zu liefern, und dann, nachdem die englische Flotte in die Ostsee gedrungen, wesentlich zur Vernichtung der russischen Seemacht beitragen können und uns endlich befähigen, unter dem Schutze unserer Alliirten auf eigenen Schiffen ein Corps von 10,000 Mann in wenigen Tagen auf jedem Punct der feindlichen Küste zu landen.

Im Frieden würde Deutschland im mittelländischen Meere, in Westindien und Nordamerika, in Südamerika und dem stillen Ocean, in den chinesischen und ostindischen Gewässern, und an den Küsten von Afrika, — mit einem Wort überall, wo die Seemächte Stationen unterhalten — abwechselnd eine einzelne Fregatte zeigen oder nach Umständen mehrere derselben in ein kleines Geschwader vereinigen, auch theilweise Dampfschiffe dazu verwenden können, deren eigentliche Bestimmung jedoch die Nord- und Ost-See und das Mittelmeer seyn würde. Wenn es seine Flagge nur von solchen starken Kreuzern wehen läßt, und sie auch nur von Zeit zu Zeit zeigt, wird es weit besser repräsentirt seyn, als wenn es gleichzeitig überall, aber dafür auch überall unzulänglich vertreten wird, indem es sich verleiten ließe, große Corvetten mit bedeckter Batterie, die zwar bequem,

Digitized by Google

aber nicht Fisch nicht Fleisch und zum Kriegszweck untauglich sind, oder Gladdeckscorvetten und Bricks zu bauen, die auf den ersten Kriegslärm sich nach neutralen Häfen flüchten müßten, um dort Schutz zu suchen, statt ihn dem Handel zu gewähren. — Glaubt man außer einer Instructionscorvette für die Bildung von Seecadetten noch andere kleinere Fahrzeuge zu bedürfen, so wähle man schnellsegelnde kleine, mit einer oder ein paar schweren Bombenkanonen bewaffnete Schooner. Auf diese Weise läßt sich derselbe Zweck mit weniger Kosten erreichen und man gewinnt ein wohlarmirtes kleines Fahrzeug, das zugleich, als Tender den Fregatten beigegeben, manchen guten Dienst leisten wird.

Was schließlich die Etablissements für dieses kleine Geschwader betrifft, so sind wir der Fregatten wegen, welche Freiheit der Bewegung verlangen, hauptsächlich an die Nordsee gewiesen. Von den oben erwähnten tieferen Einfahrten geben wir der Elbe aus folgenden Gründen den Vorzug. Die Ems müßte erst gebaggert werden, wollte man nach Emden gelangen, ohne dicht an Delfzyl vorbei zu passiren, was als holländischer Ort mit einer selbst für Linienschiffe geeigneten Rhede, dem Auslaufen unserer Eskadre im Falle eines Krieges mit unserem Nachbar ein großes Hinderniß in den Weg legen, und unser Seeetablissement seinen Angriffen bloßstellen würde. Die Jahde, die Weser und Elbe theilen den Nachtheil der Nähe Helgolands ziemlich gleichmäßig. Die Jahde hat wenig Hülfsquellen; die Weser hätte allerdings Bremerhaven, wenn sie dort nicht zu seicht wäre, in der Nähe des schiffbautreibenden Bremens; doch sind beide obengenannte Einfahrten weniger für große Schiffe geeignet als die Elbe, die das reinste Fahrwasser besitzt. — Unsere Wahl fällt daher auf die Umgegend, Glückstadt oder die Insel Krautsand, um hier den Haupthafen anzulegen.

Digitized by Google

Als untergeordnetes Etablissement wäre Kiel zu empfehlen, da auch in der Ostsee ein geeigneter Ort unentbehrlich erscheint, wo die deutschen Schiffe überwintern, kleine Reparaturen vornehmen, und ihre Vorräthe ergänzen können.

C. Eine selbstständige Seemacht.

So lange Deutschland auf der eben bezeichneten Bahn wandelt, so lange es, fern von allem Ehrgeiz, fast ohne die Aufmerksamkeit, geschweige die Eifersucht seiner weit mächtigeren Nachbarn zu erregen, nur Fregatten und Dampfschiffe baut, und es sich begnügt, eine bescheidene Stelle unter den kleineren Marinen einzunehmen; so lange Jedermann einsieht, daß es weder nach großer Geltung zur See strebt, noch daran denkt, Schlachten zu liefern, wird Niemand es einer Halbheit in seinen Maaßregeln zeihen. Sobald es aber durch den Bau von Linienschiffen, von Schlachtschiffen, aus diesem anspruchslosen Kreise heraustritt, werden alle Augen sich darauf richten, eine scharfe Kritik wird anheben, und wehe dem Vaterlande, wenn es sich bei diesem entscheidenden Schritte einer halben Maaßregel schuldig machen sollte. — Wollten wir, um uns mit den Dänen gleichzustellen, und jederzeit den Sund und den großen Belt forciren zu können, 5 bis 6 Linienschiffe anschaffen, so würden wir uns dieselben Ausgaben für die Anlage von Kriegshäfen aufladen, als wenn wir die größte Flotte bauten, darum immer noch nicht selbstständig dastehen, und das um so weniger, als im Allgemeinen 9 bis 12 Linienschiffe als die geringste Zahl betrachtet wird, um als Geschwader auftreten zu können. Die ebengenannte Macht würde uns allerdings gegen Schweden und Dänemark ein unbestrittenes

Digitized by Google

Uebergewicht verleihen, in einem Kriege gegen die großen Seemächte aber nur als Hülfsgeschwader in Betracht kommen. Man kann uns dagegen einwerfen, daß die amerikanische Flotte nur 11 Linienschiffe zählt, und damit anerkanntermaßen dennoch eine hohe Stellung unter den Seemächten einnimmt. Dieß hat seinen natürlichen Grund in der geographischen Lage der Vereinigten Staaten. Fern von Europa bieten sie dem von seinen Hülfsquellen durch den Ocean getrennten Feinde eine sehr große, schwer zu blokirende Küstenstrecke dar, die nicht allein den Operationen der eigenen Flotte, sondern auch ihren so sehr gefürchteten, unzähligen einzelnen Kreuzern und Kapern, welche sie ihr Ueberfluß an tüchtigen Seeleuten leicht und gut bemannen läßt, eine ausgedehnte, mit trefflichen Häfen versehene Basis gewährt. Während die amerikanische Flotte hier nach der Schlacht Alles findet, um ihre Haverien und Verluste schnell zu repariren, ist der Feind vielleicht genöthigt, nach Europa zurückzukehren. —

Endlich dürfte es in einem allgemeinen Seekriege selbst der britischen Seemacht unbequem fallen, ein dem amerikanischen gleich starkes Geschwader so weit von seinen, in den europäischen Meeren beschäftigten Flotten, und daher auf so lange Zeit zu detachiren.

Wie ganz anders ist die Lage Deutschlands!

Eng eingekeilt zwischen den drei großen Seemächten England, Frankreich und Rußland, berührt es nur halb oder ganz eingeschlossene Meerbusen, in denen seine Geschwader kaum einer entscheidenden Schlacht würden ausweichen können. Deutschlands Macht muß mithin einem solchen ersten Zusammenstoß gewachsen seyn, wenn sie sich nicht von Hause aus in ihren Häfen will einschließen lassen. Würde aber dazu wohl ein Geschwader von 12 Linienschiffen aus-

Digitized by Google

reichen? Wir sagen Nein! denn es würde unserem nächsten und gefährlichsten Nachbar — der russischen Ostseeflotte — gegenüber zu schwach seyn.

Rußland soll unser gefährlichster Nachbar seyn? wird man einwerfen; wie ist das möglich? — Ja allerdings verhält es sich so. Denn während England nie eine so große Flotte im tiefen Frieden, selbst nicht einmal im Mittelmeere concentrirt, als Rußland in jedem Sommer im baltischen Meere vereinigt, braucht es bei seinem mangelhaften Conscriptionsgesetze viele Monate, um eine so große Zahl von Linienschiffen zu bemannen, als Rußland auf den ersten Wink des Kaisers in See zu stellen vermag.

Achtzehn Linienschiffe kreuzen nämlich in jedem Jahre während der vier Sommermonate in der Ostsee, während 9 andere (ungerechnet ein paar Schiffe zur Reserve) stets bereit liegen, um jeden Augenblick armirt zu werden. Unsere 12 Linienschiffe würden nun aber den 27 russischen nicht gewachsen seyn und nur im Verein mit einer englischen Flotte dagegen operiren können.

Sie könnten mithin nur ein Hülfsgeschwader abgeben, was allerdings unseren Alliirten höchst willkommen seyn, uns aber unendlich mehr kosten und verhältnißmäßig wenig mehr nutzen würde, als wenn England auch noch die 12 Linienschiffe zu stellen übernähme und wir statt dessen nur ein leichtes Geschwader von Fregatten und Dampfern der Flotte beigegeben. — Hieraus folgt, daß Deutschland entweder gar keine Linienschiffe oder gleich so viele bauen muß, daß es als selbstständige Seemacht seinen Nachbarn gegenüber auftreten kann. Jedes Mittelding wäre eine unnütze Ausgabe, eine leere Prätension, und würde Erwartungen in der Nation erregen, der die Seemacht im Moment der Gefahr nicht zu entsprechen vermöchte.

Digitized by Google

Fragen wir uns nun: was würde die geringste Zahl von Linienschiffen seyn, um als selbstständige Flotte in den europäischen Gewässern, namentlich der allzeit fertigen russisch-baltischen Flotte gegenüber, zu agiren, so glauben wir 20 Linienschiffe als das Minimum einer Seemacht annehmen zu müssen, die sich mit ihr messen könnte. Eine solche Flotte würde aber Deutschland zur vierten Seemacht ersten Ranges machen, und es unbestritten in den Stand setzen, eine große Rolle auf dem Meere zu spielen, eine Rolle, die seiner Stellung in Europa würdig wäre. Denn mit seinen 20 Linienschiffen würde es ein gewaltiges Gewicht in die Wagschaale legen, durch seinen Beitritt zu einer Allianz den Ausschlag geben und darum seiner Seemacht wegen als Bundesgenosse ebenso gesucht seyn als wegen seiner Landmacht. — Der Sund und die Belte würden seinem Handel allzeit offen stehen, auch würde es demselben nie an dem kräftigsten Schutze fehlen, indem nöthigenfalls eine Schlacht ihm den Weg bahnen müßte. Besonders günstig würde die deutsche Flotte namentlich gegen Rußland stehen, da sie, bereits 3 bis 4 Wochen früher in See, mithin im Evolutioniren hinlänglich geübt, die feindliche, noch vom Eise eingeschlossene leicht in ihren Häfen blockiren kann, oder wohl gar im Stande ist, sich zwischen das Geschwader von Reval und die Flotte von Kronstadt zu werfen, beide zu trennen und vielleicht einzeln zu schlagen.

Was nun die Gattung der Linienschiffe betrifft, so kommt es vorzüglich darauf an, daß sie nach den neuesten bewährtesten Principien gebaut und armirt sind. Wir abstrahiren vorläufig in diesen flüchtigen Andeutungen ganz von der Classeneintheilung derselben, eben so von der Frage: ob die deutsche Flotte Dreidecker bedürfen würde, und sprechen hier nur den Wunsch aus, daß die Linienschiffe mit

Digitized by Google

einer Archimedesschraube (vorausgesetzt, daß dieselbe sich bewährt) versehen werden möchten, die ihnen unter günstigen Umständen mindestens eine Geschwindigkeit von 3 bis 4 Seemeilen in der Stunde und in allen Lagen die Möglichkeit gewährte, steuern zu können. Wenn dieß im Widerspruch mit dem zu stehen scheint, was wir oben in Bezug auf die Fregatten ausgesprochen haben, so liegt der wesentliche Unterschied darin, daß unsere Linienschiffe weniger zu langen Reisen als vielmehr für die europäischen Meere, wo doch meist die Hauptschläge geführt werden, bestimmt sind, und daher auch weniger Lebensmittel als die Fregatten einzunehmen brauchen. Auf unseren gefährlichen Nordseeküsten, in den Verbindungscanälen zwischen Nord- und Ost-See und in den klippenreichen Gegenden der letzteren, würden die Schrauben von dem entschiedensten Nutzen seyn und, so lange sie noch nicht ganz allgemein eingeführt sind, unserer Flotte in der Schlacht ein notorisches Uebergewicht über den Feind verleihen, und dieß um so mehr, da ein von Hause aus darauf eingerichtetes Schiff wahrscheinlich einen Vortheil über jedes ältere haben wird, dem man erst nachträglich eine Dampfmaschine gibt *).

Da die Fregatten ihre früher angedeutete Bestimmung beibehalten, und da, wenn die Flotte eine Niederlage erleiden sollte, alsdann der Krieg mit diesen Schiffen fortgeführt werden müßte, auch eine große Seemacht in Krieg und Frieden außerdem in allen Meeren kräftig vertreten seyn muß, so darf die Zahl der Sechzigkanonen-Fregatten nicht vermindert, sondern sie muß im Gegentheil wenigstens

*) In der englischen Navy List pro Januar 1848 ist zum ersten Male ein Linienschiff mit der Schraube aufgeführt, nämlich der »James Watt« von 80 Kanonen und 6000 Pferdekraft, der sich zu Davenport im Bau befindet.

Digitized by Google

der Hälfte der Linienschiffe gleichgesetzt und mithin bis auf zehn erhöht werden. Würde das Bedürfniß uns aber zwingen, noch mehr Fregatten aufzustellen, so würde sich, um Kosten und Leute zu sparen, diese Vermehrung durch die Hinzufügung einiger Vierzigkanonen-Fregatten erreichen lassen, einer Gattung von Schiffen, die freilich den Sechzigkanonen-Fregatten an Stärke nachsteht, aber immer noch ein tüchtiger Kreuzer und dabei als eins der bestsegelndsten und bequemsten Fahrzeuge bekannt ist.

Eben so, wie mit den Fregatten verhält es sich auch mit den Dampfschiffen, deren Zahl wir mindestens der Segelschiffe gleichsetzen wollen, was auch ausreichend erscheinen dürfte, wenn wir bedenken, daß die mit Schrauben versehenen Linienschiffe der Hülfe der Dampfschiffe während des Gefechtes nicht bedürfen und dadurch alle unsere Dampfer ihrem eigentlichen Zwecke keinen Augenblick entzogen werden würden. — Aus ökonomischen Rücksichten lassen wir einen kleinen Theil unseres Dampfgeschwaders aus einer untergeordneten Classe von Fahrzeugen bestehen; sobald sie nur noch die Fähigkeit, Bombenkanonen zu tragen, besitzen, würden wir gern von ihrer Befähigung, viel Truppen zu fassen, absehen. Auf jeden Fall vermöchten, ohne die Segel-Flotte zu belasten, dennoch die 30 Kriegsdampfschiffe unseren Armeen Schwingen anzulegen, und Corps von 20 bis 30,000 Mann über das Meer fortzutragen, besonders wenn man noch gemiethete Dampfer zu Hülfe nimmt, ungerechnet die 4000 Mann, die auf den 40 Jaffelkanonenböten übergeschifft werden könnten.

Nachdem wir nun das Minimum einer selbstständigen deutschen Seemacht auf

20 Linienschiffe,

10 Fregatten,

Digitized by Google

30 Dampfer,
40 Jaffelkanonenböte,
80 Kanonenschaluppen ꝛc.

normirt haben, kann man uns mit Recht fragen: Ist Deutschland auch im Stande, eine solche Flotte zu bemannen, und die dazu erforderlichen Summen zu erschwingen? Auf die erste Frage glauben wir mit Ja antworten zu können, sobald nur durch ein Gesetz ausgesprochen wird, daß jeder deutsche Seemann im Falle eines Krieges auf der Flotte zu dienen verpflichtet ist.

Wenn wir nämlich das Linienschiff im Durchschnitt zu 800 Mann, davon ¼ Soldaten (am besten Seeartilleristen), ¾ Matrosen und ¼ Caboteurs, Fischer, Handwerker, Heizer ꝛc. (incl. 60 Schiffsjungen) annehmen, so brauchen wir für 20 Linienschiffe 9600 Matrosen und 2000 Caboteurs, Fischer, Handwerker ꝛc., excl. Schiffsjungen. Die 10 Fregatten würden in runder Summe 3000 Matrosen und ohne die Schiffsjungen pptr. 500 Caboteurs, Handwerker ꝛc. erfordern. Dagegen würden wir bei den 30 Dampfschiffen, deren Bemannung zwischen 100 und 230 Mann, mithin im Durchschnitt zu 165 Köpfen geschätzt werden könnte, und bei denen höchstens die Hälfte der Mannschaft aus guten Seeleuten zu bestehen brauchte, pptr. 2400 Matrosen, und excl. Schiffsjungen etwa 600 Heizer rechnen, während die Zahl der Artilleristen, der Bombenkanonen wegen, etwas vermehrt und dadurch hier die Caboteurs und Fischer ganz erspart werden könnten. Die Flottille braucht nur wenige eigentliche Matrosen auf jedem Kanonenboot, so daß 600 für die 120 Fahrzeuge ausreichen dürften. Der Rest würde auf den Kanonenböten, wie in Dänemark, aus Infanteristen und See- oder Land-Artilleristen bestehen, und die gesammte Seemacht daher im

Digitized by Google

Fall des Krieges, wenn, was fast niemals eintreten dürfte, sämmtliche Schiffe und Kanonenböte auf einmal in Dienst gestellt werden sollten, 15,600 Matrosen und, excl. Schiffsjungen, 2500 Caboteurs, Fischer ꝛc. erfordern. Die preußische Rhederei allein beschäftigte aber 1847, 7342 Seeleute auf Schiffen über 25 Last, und 1069 auf Küstenfahrzeugen (ohne die Fischer zu rechnen), mithin beinahe die Hälfte der oben angenommenen Matrosenzahl, die daher für ganz Deutschland gewiß nicht zu hoch erscheinen dürfte.

Um uns nun aber einen tüchtigen Stamm wohldisciplinirter, in jedem Zweige des Dienstes, namentlich in der Bedienung des Geschützes, geübter Kriegsschiffsmatrosen heranzubilden, und um zugleich im Falle des Krieges nicht genöthigt zu seyn, der Handelsmarine, zu deren Schutz die Seemacht da ist, aller ihrer Mittel zu berauben, würden wir eine angemessene Zahl von Schiffsjungen, die für jedes der 4 Jahre ihrer Erziehungszeit etwa 3 Jahre als Matrose auf Kriegsschiffen zu dienen verpflichtet seyn würden, jährlich einziehen, um dadurch ein Corps von etwa 6000 Seeleuten beständig vollzählig zu erhalten, das uns zugleich die nöthigen Unterofficiere lieferte. Auf diese Weise könnten wir bei einer plötzlichen Ausrüstung der Flotte außer den 160 Soldaten noch 150 bis 200 Matrosen des festen Stammes auf jedes Linienschiff geben, die der übrigen Mannschaft zur Anleitung und zum Halt dienen und das Schiff dadurch schneller kampffähig machen würden: ein Umstand, der besonders in unserer Lage nicht genug beherzigt werden kann.

Ein anderer sehr wichtiger, daher auch in diesen flüchtigen Andeutungen erwähnenswerther Gegenstand ist das Officiercorps der Marine.

Mit Ausnahme einiger fremden Officiere, die uns im

Digitized by Google

Anfange doch wohl unentbehrlich seyn dürften, müßte dasselbe aus einer besondern Bildungsanstalt hervorgehen, wo der Theorie gleiches Recht mit der Praxis eingeräumt würde.

Im Falle des Krieges aber würde dasselbe, analog unserm Landwehrsystem, durch eine Anzahl aus der Handelsmarine gewählter Seewehr-Officiere verstärkt werden. Daß diese Maaßregel sich auch zur See durchführen läßt, beweisen die Officiers auxiliaires der Franzosen, die sogenannten Monatslieutenants der Dänen, und noch andere derartige Einrichtungen mehr.

Wir verlassen jetzt das Personelle, über das sich allerdings noch sehr Vieles sagen ließe, und wenden uns zu den Kriegshäfen. — Das Etablissement an der Elbe behält auch für die große Flotte seine Wichtigkeit; nur wäre es, im Falle man mit dem Vorschlage ad B. begonnen hätte, jetzt sehr wichtig, wenn alle Einrichtungen von Hause aus so getroffen worden wären, daß sie sich leicht einer Seemacht wie die, von der wir gegenwärtig reden, anpassen ließen; denn nichts ist bei so kostspieligen Anlagen übler, als wenn man, statt auf dem einmal gelegten Grunde fortbauen zu können, mit jedem Schritte vorwärts genöthigt ist, das alte Fundament wieder aufreißen und ein neues zu legen. In der Ostsee genügt das kleine Seearsenal von Kiel nicht mehr; die Flotte von 20 Linienschiffen bedarf einmal eine zweite Hauptwerft, und dann auch einen Kriegshafen ersten Ranges im baltischen Meere, weil dort ebensowohl wie in der Nordsee ihr Tummel- und Kampfplatz seyn wird. Ist aber Kiel hierzu der am besten geeignete Punct in der Ostsee?

Es spricht für Kiel, daß es schon von der Natur zum Kriegshafen geschaffen, daß es durch die Eider mit der Nordsee, durch eine Eisenbahn mit Glückstadt verbunden ist,

Digitized by Google

daß es nahe an der wichtigsten der 3 Durchfahrten, dem Kattegat, am Eingange in den großen Belt liegt, und mithin diese im Kriege von Kriegs- und Handelsflotten am meisten benutzte Passage flankirt und gewissermaßen sperrt; daß es ferner dem Flottillen- und Dampfschiff-Kriege in den dänischen Gewässern als Centralpunct dienen, den Sammelplatz für Expeditionen nach den dänischen Inseln bilden und zur Flankendeckung Schleswig-Holsteins gegen dänische Unternehmungen wesentlich beitragen kann.

Dagegen ist eine Flotte in Kiel sehr leicht zu blokiren und durch geringe Kräfte im Schach zu halten, da ihr nur zwei Ausgänge, der große Belt und die schmale Passage zwischen Fehmern und Laaland nebst der darauf folgenden, durch das Riff die Trindeln und die Superb-Shoals eingeengten, zwischen dem Dars und Falster offen stehen, die ihr vom Feinde um so leichter verlegt werden können, als die eine Seite auch dieser Durchfahrten an Dänemark gehört. — In welche nachtheilige Lage würde nun aber die deutsche Flotte gerathen, wenn sie gleich am ersten Tage, nachdem sie kaum einmal über Scag gegangen ist, in diesen engen, intricaten Fahrwässern zum Gefecht gezwungen würde, die einer so großen Menge von Segeln schon im Frieden selbst bei schönem Wetter manche nicht unerhebliche Schwierigkeit in den Weg legen.

Aus diesen Gründen halten wir Kiel, das als untergeordnetes Zwischen-Etablissement seinen Werth behält, nicht zum Haupthafen geeignet, richten vielmehr unsere Blicke nach Danzig.

Danzig liegt an der breitesten Stelle der Ostsee, an dem Wendepuncte, wo die Südküste derselben sich an die Ostküste anschließt; es flankirt mithin jede, von dem finnischen Meerbusen nach dem Sunde gerichtete Bewegung der

Digitized by Google

russischen, und umgekehrt auch jeden von einer englischen Ostseeflotte gegen Kronstadt geführten Stoß und nimmt ihn im Rücken, deckt gleichzeitig den deutschen Armeen die Flanke und schützt eben so die weiter westlich gelegenen Küsten durch seine Offensiv-Fähigkeit.

Denken wir uns ferner Deutschland mit Schweden und Dänemark gegen Rußland alliirt, so kann Danzig nicht wohl gleichzeitig mit Carlskrona oder Copenhagen durch die russische Flotte blokirt werden, vielmehr zwingt es die feindliche Seemacht zur Theilung ihrer Kräfte; nehmen wir dagegen den umgekehrten Fall an, so liegt unsere Flotte in Danzig ganz à portée um die schwedischen und dänischen Geschwader an der Vereinigung mit den russischen zu hindern.

Aus diesen Andeutungen geht zur Genüge die strategische Wichtigkeit Danzig's für den Seekrieg hervor, doch hat es außerdem noch andere wichtige Vortheile für die Anlage eines großen Kriegshafens aufzuweisen. Dazu gehören namentlich seine bedeutenden Hülfsquellen als Handelsstadt, vor allem aber sein Reichthum an Schiffsbauholz, das es in so großen Massen aus dem Innern bezieht und ausführt, wie kein anderer Hafen Europa's, weßhalb es denn auch vorzugsweise zu einer großen Kriegswerft geeignet erscheint. Eben so sehr spricht für Danzig aber auch seine gute Rhede und die Nähe der von Hela, die beide, wenn fortificatorischer Schutz hinzutritt, sowohl wegen ihres Ankergrundes als wegen ihrer Geräumigkeit und ihrer gegen Stürme gesicherten Lage, der Flotte einen bequemen Aufenthaltsort und nöthigenfalls einen geeigneten Kampfplatz gewähren könnten. Beide Gründe erscheinen uns so überwiegend, daß für uns die großen Kosten, die mit einer solchen Hafenanlage bei Danzig verbunden sind, und die Gefahr, der

Digitized by Google

dieser Ort bei einem Kriege gegen Rußland möglicher Weise von der Landseite her ausgesetzt seyn könnte, nicht in Betracht kommen.

Für die Wichtigkeit Danzig's spricht endlich, daß Napoleon mit dem Plane umging, hier einen großen Kriegshafen anzulegen; selbst Peter der Große, sagt man, hat es bedauert, daß ihm dieser strategische Punct nicht gehörte, um hier seine Flotte zu stationiren. Sollte man aber aus ökonomischen Rücksichten Kiel den Vorzug geben, so würde man unserer Ansicht nach dennoch genöthigt seyn, in der Danziger Bucht sich irgend einen Zufluchtsort für die Flotte zu schaffen.

Was nun den Kostenpunct anbelangt, so wagen wir ihn kaum hier zu berühren, da uns die genaueren Data's fehlen, doch glauben wir, ohne uns in weitere Details einzulassen, und indem wir die Baukosten der Flotte und der Häfen auf 10 Jahre vertheilen, die jährliche Gesammtausgabe für die Marine etwa auf den dritten Theil des Preussischen Militäretats der letzten Jahre veranschlagen zu müssen. Dabei ist angenommen, daß 6000 Seeleute, eine entsprechende Anzahl Soldaten (die nach Art der Landwehr im Kriege vermehrt) beständig, und die unentbehrlichste Zahl von Officieren, die wiederum durch Seewehr-Officiere im Kriege ergänzt werden, theils als im Dienste, theils als auf Urlaub sich befindend, zu unterhalten sind, und daß ein, den Verhältnissen angemessenes Geschwader jederzeit bemannt und stets bereit ist, die Flagge in allen Meeren kräftig zu schützen. —

Digitized by Google

Nachdem wir nun unserm Vorsatze gemäß die drei Fälle ad A, B und C durchgegangen, sprechen wir nur noch zum Schluß den Wunsch aus, man möge recht bald an's Werk gehen, zuvor aber erst mit sich völlig im Reinen seyn, über das, was man zu thun gedenkt, und es dann auch consequent durchführen.

Kanonenböte bauen und Dampfschiffe (aber wohl geprüfte) anschaffen, sey das Erste, dann kann man die Fregatten auf den Stapel stellen, wenn man weiter gehen will.

Gleichzeitig werde aber auch an die Annahme einiger fremder (besser noch deutscher, in fremden Marinen dienender) Officiere gedacht, die Heranbildung junger Leute eifrig betrieben, auch die ersten Schiffe gleich bemannt und Schiffsjungen darauf gesetzt, um bald tüchtige Unterofficiere zu gewinnen. Bei der später folgenden Anlage der Häfen richte man Alles von Hauseaus so ein, daß eine Erweiterung der Anlagen dereinst leicht möglich wird, wenn die Umstände sie später nöthig erscheinen lassen sollten. —

Ad. P. v. P.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

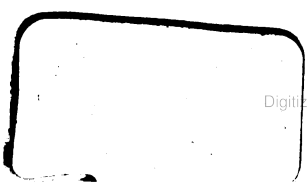
Digitized by Google

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

DUE AUG 26 45



Digitized by Google

Ger 2172.10.131
Denkschrift uber die Bildung einer
Widener Library 003032363
3 2044 086 054 889

Digitized by Google